Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 2063 de 2012

Versión Taquigráfica N° 1465 de 2013

PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

Habilitación

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 19 de diciembre de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Daniel Caggiani.

MIEMBROS: Señores Representantes Amin Niffouri, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Rubenson Silva.

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Antes de entrar al orden del día es intención de la Comisión dar algunas informaciones. Muy probablemente mañana jueves el Senado apruebe el proyecto de ley sobre Pluna, y por tanto pasaría a esta Cámara. La intención de la Comisión es citar al Ministerio correspondiente para que presente el proyecto. En algún momento hablamos del viernes 21. Quizás lo más correcto sea sesionar el 26 a la hora 10 para recibir al Ministerio y citar a los ex trabajadores a la hora 11, sin perjuicio de que la Comisión entienda que debe haber algún otro invitado. La idea de la bancada del Frente Amplio era aprobar el proyecto para que el 27 pueda ser considerado en la Cámara.

SEÑOR NIFFOURI.- Me parece bien esa metodología de trabajo. En caso de querer invitar a alguna otra delegación, nos queda el día 27 mismo. En esa misma fecha podría entrar para la consideración de la Cámara.

SEÑOR POZZI.- Podemos concentrar todo el 26 por si la Cámara comienza temprano el 27.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Ayer en la coordinación se determinaron los días y las horas en las que vamos a tener las sesiones extraordinarias, inclusive una Asamblea General. Eso ya está definido. A los efectos de manejar los tiempos de la Comisión, lo demás está libre y tenemos autorización para sesionar dentro del receso sin problemas.

SEÑOR PRESIDENTE.- El único problema que tenemos es que entre este jueves y el miércoles 26 están las fiestas navideñas.

Tendríamos que concentrar todos los esfuerzos el 26 y si hay alguna delegación que quiera ser recibida, podemos hacerlo ese mismo día. Entonces, el 26 a la hora 10 citamos al Ministerio y a las 11 a los ex trabajadores.

Pasamos a considerar el único punto del orden del día: "Puerto de Aguas Profundas situado en las costas del Océano Atlántico. Habilitación. (C/2063/12. Rep. 1075/12)".

La Comisión ha venido trabajando con una agenda abierta; se ha invitado a todas las autoridades y a todas las delegaciones que los miembros de la Comisión han solicitado. Recibimos a la Cipap en primera instancia y también a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con los Directores de la Administración Nacional de Puertos, y teníamos pactado para hoy comenzar a considerar el proyecto.

SEÑOR NIFFOURI.- Creo que es justo empezar por el principio y dejar meridianamente claras las cosas en cuanto a que el Partido Nacional desde hace ya varios años está a favor de la construcción de un puerto de aguas profundas en las costas de Rocha. También es bueno aclarar que la posición que dimos aquí hoy en la consideración de este proyecto de ley no implica la posición de todo el Partido Nacional. Es bueno aclararlo porque dentro del Partido Nacional hay distintas visiones, y creemos que es bueno que así sea. Como integrantes de la Comisión vamos a presentar un informe que no va a comprender a todos los integrantes de mi Partido.

Creo que es fundamental y estratégico para los intereses nacionales un puerto de aguas profundas. En los programas de gobierno del Partido Nacional está integrado desde el año 1999. Como antecedente tenemos la famosa ley de puertos, que en su momento impulsó el Partido Nacional, y que vaya si permitió el desarrollo de los puertos. Lo que entendemos nosotros en esta oportunidad es que lamentablemente los tiempos apuran al Poder Ejecutivo o a la fuerza de gobierno a llevar adelante este proyecto y que existen algunos aspectos que no están claros y que tendrían que estudiarse aún más para después sí llevar adelante un proyecto de estas características, tan importante, que todos sabemos va a ser para futuras generaciones.

Recuerdo las palabras del Presidente de la Comisión cuando compareció a esta Comisión y se refirió a los estudios que se hicieron. Hablaba de la factibilidad jurídica, técnica y económica. Recuerdo que empezó diciendo eso y sin duda es lo que debemos tener en cuenta para la aprobación de este proyecto. Entendemos que ninguna de esas factibilidades está garantizada al día de hoy. Creemos que sistemáticamente ha habido un incumplimiento sobre derecho positivo vigente en materia portuaria y ambiental bajo el cual el Gobierno del Frente Amplio ha querido instrumentar la construcción de este puerto de aguas profundas. Si bien no soy técnico en lo legal, sí tengo que hacer mención a lo legal porque se trata de una de las factibilidades jurídicas como decía el señor Buonomo cuando comenzó su alocución

Recordemos que por medio del artículo 73 de la Ley Nº 18.719 del Presupuesto quinquenal se quiso habilitar puertos que contaran con la aprobación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, contraviniendo claramente el numeral 9 del artículo 85, que dice que se necesitan dos tercios de votos para ese tipo de aprobación. También puedo citar el literal b) del artículo 6º de la Ley Nº 16.466 de medio ambiente que menciona el previo estudio del impacto ambiental y el Decreto Nº 349 de 2005, reglamentario de la ley, del que hablamos en su momento, que se refiere a una previa viabilidad ambiental de la localización, lo que al día de hoy no existe. Cuando vinieron las autoridades del Puerto dijimos -y también lo dijo el Subsecretario Genta- que tampoco se tuvo en cuenta la Ley Nº 18.530 que en su artículo 2º establece que se cometa y autorice al MTOP, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha. Entonces, entendemos que por ese lado la viabilidad jurídica de este proyecto deja enormes baches.

Otro punto que tiene que ver con lo técnico, con respecto al cual tenemos todavía muchas dudas, ha sido la localización seleccionada por la Comisión y por el Poder Ejecutivo. Se creó la Comisión para analizar la viabilidad con ciento ochenta días para expedirse. La Comisión encomendó estudios de hinterland del puerto, de los aspectos ambientales y ordenamiento territorial, de ingeniería portuaria, de canales, dragado, condiciones náuticas de conectividad vial y ferroviaria, interacción con otras actividades turísticas, etcétera. No queda claro de dónde surgen los sitios propuestos para el estudio por parte de la Cipap; tampoco si se utilizó un criterio técnico o simplemente se trató de una decisión arbitraria para seleccionarlos. Lo cierto es

que en algunos informes adjuntos al propio informe de la Cipap se consideran cuatro sitios: La Paloma, La Angostura, Puerta del Sol y La Esmeralda, como en el caso de los informes sobre logística y conectividad vial presentados por Beatriz Tabacco. Por otro lado, el informe del doctor Ismael Piedra Cueva sobre dinámica costera incluye cinco sitios: La Paloma, La Angostura Aurora, La Angostura Aratirí, Puerta del Sol y El Palenque, y no se considera La Esmeralda.

Por último, en el informe sobre biodiversidad y ecosistema elaborado por el doctor Álvaro Soutullo se consideran cuatro sitios: La Paloma, La Angostura, Puerta del Sol y La Esmeralda, y al igual que en el informe sobre logística y conectividad vial, allí no se incluye a El Palenque.

Por lo tanto, en cuanto a los estudios de viabilidad técnica que se han llevado adelante, no es tan clara la localización. Entonces, no entendemos el apuro por parte del Gobierno en votar este proyecto antes de fin de año y no seguir realizando estudios previos, cuando todos dicen que debería haber un mayor análisis sobre todo esto.

Ya mencionamos anteriormente los informes que son negativos desde el punto de vista técnico. Basta leer el informe del doctor Álvaro Soutullo sobre biodiversidad y ecosistemas de abril de 2012; el de Guillermo Scarlato sobre biodiversidad y paisaje de mayo de 2012; el del Decano de la Facultad de Ingeniería, doctor Ismael Piedra Cueva, recomendando mayores estudios para la viabilidad del proyecto en ese punto del emplazamiento; o el de la ingeniera Beatriz Tabacco sobre conectividad vial, respecto de lo cual también son necesarios muchos más estudios. O sea que falta mucho estudio en todo lo que tiene que ver con la viabilidad técnica. Y como nos preguntamos cuando vinieron las autoridades, ¿qué es primero? ¿El huevo o la gallina? Creo que en este tema tan importante habría que seguir haciendo todos los estudios solicitados y después sí, a partir de un informe técnico realmente acabado, continuar adelante con este proyecto.

Consideramos que tratándose de un puerto de tanta importancia y proyección deberían agotarse todos los recursos. Más allá de que se pueda decir que el tema está en consideración desde hace cuatro meses, porque entró por el Senado donde se estuvo tratando cierto tiempo, estamos votándolo en una forma bastante rápida en la Comisión de Diputados y, como dijimos, aun hay muchos estudios técnicos para llevar adelante.

Y en lo que tiene que ver con la viabilidad económica, en el llamado a Comisión General se siguió insistiendo en las cincuenta y seis millones de toneladas de carga crítica; sin duda que se trata de actores privados y que esto no se puede garantizar, pero no se supo decir claramente si los números son reales. El tema de los dieciséis millones de toneladas de hierro desde Uruguay es una gran incógnita, a no ser que el apuro de aprobar este proyecto sea precisamente porque está destinado al hierro. O sea, un proyecto para Aratirí; por eso el apuro de votarlo antes de fin de año.

En definitiva, tenemos una enorme cantidad de dudas que seguiremos planteando y que ampliaremos en el informe en minoría que realizaremos en el plenario sobre otros temas que tampoco están claros. Por ejemplo, nada se dijo en la Comisión General, y tampoco supo trasmitirlo la Comisión de la Cipap, sobre la infraestructura regional sudamericana, la famosa Iirsa, donde las cargas apuntan para otro lado y no para un puerto de aguas profundas en el Uruguay. Recuérdese que en su momento, el delegado uruguayo ante la Iirsa fue el propio Subsecretario de Transporte y Obras Públicas.

En definitiva, pensamos que es necesario un puerto de aguas profundas en el Uruguay, pero no entendemos por qué este apuro. Quizás podamos sospechar que se estén apurando los tiempos por lo relativo a la producción del hierro en el Uruguay y al emprendimiento de Aratirí para favorecer a esta empresa.

Nosotros creemos que por la grandilocuencia de esta obra, que le va a hacer bien al Uruguay, tendrían que hacerse muchos más estudios a fondo sobre este informe previo de factibilidad; los propios técnicos, en todos y cada uno de los informes que han presentado ante la Cipap, dicen que hay que seguir indagando.

Por eso no votaremos en esta oportunidad el proyecto de ley propuesto.

SEÑOR POZZI.- Creo que acá partimos de la base de que todos queremos un puerto de aguas profundas; por lo menos, eso es algo que nos une. Y como nosotros también lo queremos, dimos los pasos para empezar a encaminar las cosas, partiendo por la creación de una Comisión interministerial al más alto nivel que trabajó durante un tiempo prudencial, proveyendo informes y aconsejando finalmente una localización para el puerto.

Ese informe está en la vista parlamentaria desde hace cuatro o cinco meses. En la Cámara de Senadores llevó un buen tiempo de análisis y, por suerte, terminó aprobándose por unanimidad. Además, integrantes de la Cipap vinieron en varias oportunidades al Parlamento -cinco o seis veces- a informar sobre cómo había trabajado para llegar a la conclusión de aconsejar la localización del puerto en el lugar que se propone. Por otra parte, fue citada la Cámara de Diputados en régimen de Comisión General en la cual todo el mundo pudo preguntar y sacarse las dudas sobre las cosas que pueden haber estado bien o mal.

Va de suyo que uno respeta muchísimo los informes técnicos de todo mundo. Me sorprende, en los informes técnicos de las localizaciones, que siempre citen a La Paloma como una posible localización, porque si hay un lugar en el que a ojos de buen cubero es dificilísimo instalar un puerto de aguas profundas, es en La Paloma. Bueno: por algo será; no sé por qué.

Por supuesto que los demás lugares tienen sus pro y sus contra, que también fueron valorados por la Cipap y luego llegó a una conclusión: a unos puede gustarle más y a otros menos. Algunos técnicos podrán decir que está bien y otros que está mal; en fin, nosotros tenemos gente que dice que está bien y eso es tan valorable como la opinión en el sentido de que habría que hacer más estudios o hasta que no es aconsejable que el puerto esté allí.

Por eso se pide al Parlamento la habilitación para reservar el lugar para la construcción del puerto, lo que no significa que se construya. Simplemente estamos reservando el lugar y tampoco ocultamos nada.

Acá vinieron integrantes de la Cipap en más de una oportunidad y plantearon que se reservara ese lugar para que el puerto fuera desarrollado por inversores privados. Nosotros creemos que hay dieciocho millones de toneladas de mineral de hierro para sacar de Bolivia; dieciocho millones de toneladas de mineral de hierro para sacar de Aratirí -o de Uruguay-; que se puede llegar a seis millones de toneladas de cereal que también puede captar el puerto, y que todo eso representa cincuenta o sesenta millones de toneladas de carga que ya, de por sí, viabilizan la posibilidad de que un privado se interese en el desarrollo de un puerto.

La otra vez yo adelantaba en la Comisión que por supuesto todas son hipótesis. Habrá dieciocho millones de toneladas para sacar de allá o no; capaz que son veinte o treinta millones; no lo sé. Lo cierto es que estamos trabajando sobre consultas que se han hecho. Se habló con mucha gente, porque esto no se resolvió sin hacer las consultas del caso y sin tener en cuenta las expectativas de los agentes con respecto a sus propias cargas y a cómo moverlas.

También dijimos acá -y estaba el Subsecretario, quien no nos contradijo- que dependiendo de si los inversores vienen o no tendremos "la tumba de los cracks"; ahí veremos.

Hoy tenemos determinadas hipótesis de trabajo después de haber mantenido conversaciones con la Cipap y con determinados agentes que tienen mineral para sacar y nos dijeron que si tuvieran ese puerto, lo sacarían por ahí, por lo que sería bueno que se construyera. Bueno, trabajamos con esas hipótesis: se cumplirán o no. Capaz que después que hagamos el llamado a interesados para construir el puerto de aguas profundas en este lugar no aparece ni uno. Y bueno, tal vez después de todo este proceso de expropiación de esas tres mil hectáreas de tierra que se afectarán al puerto, simplemente pasen a ser bienes del Estado; después verá qué hace con ellas, como tantas veces ha sucedido.

Ahora bien, nosotros tenemos razones fundadas en el sentido de que este es un buen lugar para localizar el puerto, porque contamos con informes preliminares a ese respecto y con informes financieros según los cuales, hipotéticamente, determinadas cargas de algunos agentes o empresas, pueden financiar la obra de construcción del puerto. Después podrán vender servicios para ellos y para otros: esto es lo que hablaba Buonomo sobre las cuestiones derivadas, lo que viene luego de que el puerto esté andando. Todos sabemos que eso es así y que es un plus que se agrega.

Por esa razón vamos a votar a favor de esta habilitación a fin de reservar esas tierras para la eventualidad de construir un puerto. Entonces, vamos a defender este proyecto que, reitero, tiene esta finalidad de habilitación y reserva para construir el puerto. Luego, tiene la salvedad, que agregó el Senado -que no venía de la Cipap-, que es el segundo inciso, por el cual se avanza en el sentido de que para llevar adelante esta obra -zona portuaria, infraestructura, etcétera- se deberá cumplir con toda la normativa vigente en materia de ordenamiento territorial y protección del medio ambiente. Así dejamos salvadas la habilitación y la futura construcción del puerto.

Consideramos que el trabajo de la Cipap fue serio y medido, y produjo un informe, que fue controvertido. Nunca he visto uno que no lo fuera. Por ejemplo, los que publicaron el documento en Búsqueda el jueves pasado, que es gente que se dedica a hacer futurología,...

(Diálogos)

...estudios prospectivos -es decir, que refieren al futuro-, dicen cosas salteadas, que no tienen el más mínimo sustento. Sin embargo, el informe de la Dinama sobre por qué localizar allí el puerto tiene una base científica. Los estudios son serios aunque siempre puede haber gente que los plantee como controvertidos. Por otra parte, todos sabemos que en estas obras se juega mucha cosa y hay de todo un poco.

Vamos a votar este proyecto de ley con mucha decisión. Creemos que se eligió el lugar adecuado por las razones que expusimos en la Comisión más de una vez, sobre las profundidades requeridas, sobre las posibilidades de infraestructura para conectarse tanto con carreteras como, en un futuro, con vía férrea, porque es un lugar fácil de mantener; por la forma en que pegan las corrientes en la zona, por el movimiento de las arenas en contraposición a otros lugares que se mencionan y no se mencionan, etcétera.

Creemos que la habilitación que vamos a dar para la construcción de un puerto de aguas profundas es correcta; el tema se estudió concienzudamente. Por supuesto que siempre puede haber más estudios y discusión, aunque no sé si hubiéramos avanzado mucho más.

Finalmente, la tumba de los cracks, en relación a los proyectos, es si luego aparece gente que invierta en ellos. Ya veremos si hay gente que esté dispuesta a invertir. Esa será otra discusión -y, quizás, en la próxima Legislatura no estemos para darla-: si es el Estado uruguayo el que tiene que financiar esto. Hoy la idea del Gobierno es dar su aporte pero que sea financiado por los privados. Será un puerto público con financiamiento privado, y venderán servicios para amortizar la obra realizada.

Por ahora, se trata de la habilitación y luego, en el futuro, veremos. Yo no tengo certezas al respecto.

SEÑOR PEDREIRA.- Desde Flores, estas cosas se ven con un ojo crítico. Hoy en la mañana, estuve junto a un montón de gurises del medio del campo que vinieron a firmar un comodato en Antel para utilizar un local como centro para desarrollar una organización y trabajar. Entonces, pensaba cómo nuestro país tiene que ver con lo que es el Uruguay profundo y la salida por los puertos. Es la historia del Puerto de Montevideo y seguramente será la historia del puerto de aguas profundas. Ya en la época de Batlle y Ordóñez se planteaba esta posibilidad de un puerto en Rocha.

Por otra parte, la Ruta Nacional Nº 14 atraviesa nuestro departamento de este a oeste, o viceversa, según cómo se la recorra. Los Intendentes y Diputados tenemos la constante demanda de pensar en un país diferente que no solo mire hacia Montevideo. Eso abriría otras perspectivas con la región y nos permitiría dejar de ser el baño de quien va al litoral porque los ómnibus paran cuando pasan por el departamento.

Cada vez que los Ediles, hace más de veinte años, van a los encuentros del corredor biocéanico surge este tema, la posibilidad de Rocha, las Rutas Nacionales Nº 14 y Nº 26, etcétera.

Entonces, a pesar de ser la ciudad capital que está más lejos del agua, de no tener idea de lo que significa tener algo relacionado con los ríos navegables y mucho menos el mar, ¡vaya si nuestro desarrollo tiene que ver con un proyecto de estas características!

Lo que más nos hace pensar que estamos viviendo un momento que en veinte o treinta años lo miraremos de otra forma es lo que tiene que ver con las bases que se están dejando para el país de los próximos veinte o treinta años, tanto desde el punto de vista jurídico y político, como social. Estamos viviendo este momento.

Hay un montón de estudios técnicos de viabilidad que, como todas las cuestiones técnicas, medimos con una vara que termina siendo de confianza. Ese es el elemento que determina el resultado final a la hora de tomar una decisión. Todos tenemos técnicos en quienes confiamos.

En este caso, quiero resaltar la gran confianza que me han generado todos los compañeros de la Cipap y todos los elementos que pusieron sobre la mesa; de una forma u otra, se dijo que más de veinticinco técnicos realizaron todos los estudios de viabilidad del puerto.

Está bien que tengamos diferencias acá y que pongamos los reparos en cuanto a los estudios de viabilidad. En definitiva, son diferencias que determinan que estemos en diferentes partidos. Ello establece que, más allá de algunas cuestiones coyunturales que nos diferencian o nos encuentran como en este caso la necesidad de un puerto de aguas profundas, también existen esos matices que terminan tejiéndose en torno a la confianza.

Me quedo con la idea de un Uruguay productivo que ya es un hecho, al que hay que agregar valor, diversificarlo, integrarlo, generar más oportunidades para su gente y democratizarlo en un montón de decisiones. Esto es lo que está desarrollando el Gobierno del cual formamos parte.

Quería dejar sentada mi opinión en la versión taquigráfica porque no he tenido mucha participación en estos temas. Me afilio a la filosofía de que siempre es preferible un entusiasta que esté dispuesto a equivocarse que un indeciso que no se equivoca nunca. Tomo el desafío y en un tiempo se verá si estábamos en el acierto o en el error con estas decisiones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Dado que voy a hacer consideraciones políticas, solicito al señor Diputado Niffouri que ocupe la Presidencia.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Niffouri)

SEÑOR CAGGIANI.- Más allá de la legitimidad de cada uno de los argumentos que se han vertido en la Comisión, quiero decir que hemos venido trabajando con una agenda abierta, hemos citado a todos y a cada uno de los actores que se han definido.

Se dice que queremos sacar este proyecto a los tumbos. Pero el señor Diputado Niffouri comentaba que en el artículo 473 del Presupuesto Nacional se establecía un procedimiento para aprobar un futuro puerto de aguas profundas. Quiere decir que la idea de trabajar y consolidar un puerto de aguas profundas viene desde hace bastante tiempo en la cabeza del Poder Ejecutivo, pero además tiene antecedentes históricos mucho más profundos -tal como decían los compañeros del Poder Ejecutivo que concurrieron a la Comisión-, que no vale la pena señalar.

Por otra parte, me extrañó que se hicieran algunas apreciaciones con respecto a ciertas normativas, que no fueron planteadas cuando nos visitaron las delegaciones. Una tiene que ver con el artículo 85 de la Constitución. Se deslizó el comentario -quizás me equivoque- que para aprobar la creación de un puerto se necesitan mayorías especiales de la Asamblea General. Creo que esto no es así. Voy a leer el numeral 9º) del artículo 85 para que quede claro. Además, esto está avalado por muchos juristas que entienden que no es así. Dentro de los cometidos del Poder Legislativo se establece: "Crear nuevos Departamentos por mayoría de dos tercios de votos del total de componentes de cada Cámara; fijar sus límites; habilitar puertos; establecer aduanas y derechos de exportación e importación aplicándose, en cuanto a estos últimos, lo dispuesto en el artículo 87; así como declarar de interés nacional zonas turísticas, que serán atendidas por el Ministerio respectivo". El artículo 87 señala: "Para sancionar impuestos se necesitará el voto conforme de la mayoría absoluta del total de componentes de cada Cámara". Entonces, esto establece que la mayoría absoluta del total de componentes de cada Cámara podrá aprobar la creación de un puerto de aguas profundas.

(Interrupción del señor Representante Saravia Fratti)

——Por otra parte, supongo que este proyecto será votado por tal cantidad de votos que se podrá decir que se llegó a una mayoría especial, pero como se había deslizado ese comentario quería dejarlo claramente establecido en la versión taquigráfica.

Otro comentario fue la necesidad de un permiso de viabilidad de localización, basado en el artículo 395. Eso fue planteado por un solo integrante de la ANP, pero la Subsecretaria de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente fue clara al decir que, en realidad por la Ley Nº 16.466, la creación de puertos debe tener un estudio de impacto ambiental, pero no necesariamente necesita la viabilidad ambiental de localización. No obstante eso, por un convencimiento desde el punto de vista político, el Poder Ejecutivo ha definido seguir todos los caminos necesarios para trabajar en los mismos mecanismos que establece el Decreto que reglamenta la viabilidad ambiental de localización. A su vez, el Poder Ejecutivo dejó claro que la construcción del puerto no necesita la viabilidad ambiental de localización. También lo expreso porque eso

fue dicho por el señor Diputado Niffouri y considero que esto debe quedar en la versión taquigráfica para aquellos que la lean en el futuro.

Con respecto a los estudios, creo que la Comisión interministerial ha hecho varios estudios de prefactibilidad, tanto económicos como ambientales y jurídicos, de la más variada gama. Se han tenido las mayores consideraciones con un aspecto principal, que era la construcción de un puerto de aguas profundas en la costa oceánica. En función de ese análisis se definieron cuatro zonas desde el punto de vista ambiental, turístico y se tuvo en cuenta que un puerto de esas características tuviera la mejor ubicación. Así se fue resolviendo y llegamos a la ubicación que nos propone el Poder Ejecutivo. Por tanto creo que el estudio que se ha hecho para ubicar un puerto ha sido bastante serio y profundo. No obstante ello, el Poder Ejecutivo también plantea -en eso ha sido claro- que una vez votado el proyecto y siendo ley se van a tener que desencadenar otros estudios para profundizar el desarrollo de este puerto.

También se dijo por parte de la Comisión que los estudios que se tienen que hacer son bastantes. Los voy a mencionar para que consten en la versión taquigráfica. Son estudios de relevamiento batimétrico, geo técnico y geo físico, estudio geo técnico y perforaciones, relevamiento del área terrestre, de hidráulica marítima y transporte litoral, metodología y estudios físicos. Además hay otros estudios adicionales como las alternativas a la accesibilidad terrestre, línea de base ambiental y territorial, base de datos catastrales. Todos estos estudios hacen al posible funcionamiento de este puerto y van a viabilizar su futura operación.

Por tanto, creo que el Poder Ejecutivo ha trabajado en forma profesional. En esta etapa de habilitación, de ubicación y de creación de un puerto se han logrado los estudios técnicos correspondientes.

Además quiero acotar que también se ha trabajado con el conjunto de los partidos políticos a efectos de poder modificar el proyecto original, que tenía un solo artículo. A pedido del Partido Nacional y del Partido Colorado esto se modificó en el Senado y se estableció claramente que las obras portuarias y de infraestructura deberán contar previamente con todas las habilitaciones y autorizaciones que la normativa vigente exige, en especial las relativas al ordenamiento territorial y protección del medio ambiente. Por lo tanto creo que en la consideración de este tema, que es nacional y estratégico, la bancada de Gobierno y esta Comisión han trabajado adecuadamente para contemplar los diferentes mecanismos.

Teniendo en cuenta esas salvedades que se hicieron sobre determinados aspectos normativos, creo que es oportuno, necesario y estratégico poder terminar de definir la ubicación y la creación del puerto. Y en consecuencia, la aprobación va a abrir las puertas a una nueva fase -como también lo dijo la Comisión interministerial- en el desarrollo del proyecto, que va a implicar el llamado a un diálogo competitivo, fase en la cual se va a intentar otro tipo de información que, por las características de este proyecto, hoy no tenemos. Ello nos va a permitir seguir avanzando en la consolidación del proyecto del puerto de aguas profundas.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Caggiani)

SEÑOR NIFFOURI.- Yo tampoco soy técnico en lo que tiene que ver con lo legal y quizás uno pueda discutir en forma acalorada, uno desde su visión y el otro desde la suya. Para una ley siempre existe más de una interpretación y lamentablemente generalmente nos pasa con las leyes.

En lo que refiere al decreto, nosotros seguimos manteniendo que debe tener la pre viabilidad ambiental de la localización porque en alguna de las potenciales cargas críticas también se manejó lo que se establece en el numeral sexto, que son las construcciones de terminales de trasvase de petróleo y productos químicos. Esto es parte de las cargas críticas y fue manejado por la Cipap que existe la posibilidad de que en algún momento cumpla con esa función. Por tanto, también creo que es parte de la previa viabilidad ambiental de localización que se debe tener. Eso se debería haber hecho.

Reitero que desde el Partido Nacional estamos a favor de la instalación de un puerto de aguas profundas. Creemos que se tendrían que haber hecho más estudios de los que se hicieron, para luego pasar a la etapa siguiente. Desde el Gobierno se entiende que está dado el momento, y está bien. También en el propio Partido Nacional hay legisladores que así lo consideran y el proyecto ha sido votado por unanimidad en el Senado. Como aclaré oportunamente, hay legisladores de nuestro partido que en Sala van a votar este proyecto. Pero nosotros nos mantenemos en esta posición pues creemos que habría mucho más por hacer antes de llegar a lo que se quiere votar hoy.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Como decía el señor Diputado Niffouri, el Partido Nacional tiene distintas opiniones, sin perjuicio de que hay algunos criterios que todos compartimos.

El primer criterio es que un puerto de aguas profundas en el océano, y especialmente, en las costas de Rocha, es una idea que nadie descarta en principio. Todos creemos que es importante. Está definido en las cuestiones de los distintos partidos desde hace muchísimos años. También es cierto que a veces la mejor manera de quemar una idea es tirarla antes de tiempo; es un poco raro que durante cincuenta, sesenta o setenta años el país, grandes pensadores de nuestro país, consideren que un puerto es importante y nadie haya movido un dedo. De cualquier manera, la idea la compartimos todos.

Creo que la Comisión ha manejado -como se ha dicho- la posibilidad de escuchar a quienes corresponde dentro del Poder Ejecutivo: por un lado a la Cipap y, por otro, al Directorio de la Administración Nacional de Puertos, a pedido del Partido Nacional. En cierto momento se dijo acá -consta en la versión taquigráfica- que las reuniones que se tuvieron con la Administración Nacional de Puertos no fueron con su Directorio por lo que a nosotros nos interesaba que Representantes del Partido Nacional tuvieran una opción para poder dar una opinión que me pareció muy equilibrada, muy justa y estudiada. No fue una opinión que viniera a poner en contra, sino que aportó una visión distinta, pero positiva.

Hecha la aclaración de que la habilitación de un puerto de aguas profundas es una idea compartida, me parece que en los pocos días que la Comisión trabajó el tema -vino del Senado hace aproximadamente dos semanas- no se consideró tan importante la definición de declarar habilitado un puerto, sino todo lo que conlleva. Y todos nuestros esfuerzos se manifestaron para hablar de la viabilidad jurídica, de la viabilidad técnica y de la viabilidad económica. El propio Poder Ejecutivo, con sus representantes, hizo hincapié en ello. Nos dio la oportunidad de preguntar sobre las infraestructuras, las vías férreas y la expropiación de las tres mil hectáreas aproximadamente, que yo creía que era dos mil cuatrocientas.

Todos los estudios primarios son muy serios, pero para mí son escasos todavía. Y nos dedicamos mucho a estudiar todo eso, pero es una segunda etapa.

Entiendo que antes que nada, aquí hay una decisión política. Y sobre la base de una decisión política no tenemos que pensar cuántos informes técnicos son a favor o en contra. Aquí hay una decisión política del Poder Ejecutivo de llevar adelante este proyecto de ley que tiene plazos muy perentorios. Nadie ha podido explicarme -tal vez yo no lo supe preguntar correctamente- cuál es la diferencia en que este proyecto se vote hoy en Comisión, mañana en el plenario o en febrero. ¿Cuál es la diferencia? Yo no la encontré. Me parece que es así porque se trata de una decisión política y no de una decisión técnica; las técnicas vendrán después. De alguna manera es la forma de apresurar una serie de proyectos sobre fin de año, entre los que está este, que me parece que no es menor.

En cuanto a la viabilidad jurídica, que para mí es en principio el eje sobre el que tengo que trabajar, no comparto esa expresión del Poder Ejecutivo -y, eventualmente, del señor Presidente de la República- de que lo político está antes de lo jurídico. Lo dijo cuando se cometió una flagrante violación jurídica en el ámbito del Mercosur, y lo he visto, sufrido y padecido en Cámara al votarse un proyecto de ley que para mí tenía defectos jurídicos serios, cuando un Diputado del Gobierno, en plena alocución, me dijo que sabía que era inconstitucional, pero que eso lo declarara la Suprema Corte de Justicia, que él lo iba a votar. Es un criterio muy particular para un legislador. Veo que algunos compañeros se sonríen, y creen que no es cierto pero puedo dar el nombre de ese Diputado.

SEÑOR POZZI.- No, ya lo conocemos.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- ¡Ah, bueno!

No digo esto para ensuciar ni para embarrar la cancha, sino para demostrar que en definitiva, en muchos casos hay que manejar criterios políticos, y yo entiendo que debe ser así. El Poder Ejecutivo está para determinar políticas, y muchas veces tiene que tomar decisiones políticas, que después acompañará con fundamentos, con cuestiones técnicas, inclusive, con la manera de expresárselo a la ciudadanía para vender la idea. Todo esto tiene un contexto, que no es solo el encierro que podemos tener dentro del Palacio Legislativo

Discrepo con la interpretación del numeral noveno del artículo 85, pero en el aspecto jurídico hay muchas veces más de una opinión. Y no voy a entrar en el detalle, porque no me parece que le corresponda a la Comisión, más allá de que yo tenga una interpretación como abogado, y hay otros abogados que interpretan de otra manera. Para mí arrancamos con un problema inconstitucional en cuanto a la cantidad de votos que se necesitan para la habilitación de Departamentos y también de puertos. Pero no importa. La democracia marcha con mayorías, y cuando las tiene, las aplica, y es el concepto que debe seguirse. En este caso, como el partido de Gobierno tiene su mayoría natural no solamente marcha, sino que pasa la topadora. Y está perfecto; es parte del juego. Yo lo reconozco así y simplemente me queda un pequeño espacio para plantear inquietudes, que constarán en la versión taquigráfica -como dijo algún compañero- y si alguno la revisa en el futuro podrá saber la opinión de cada uno de nosotros, sin perjuicio de que no va a servir más que como anécdota histórica.

Como para mí la viabilidad jurídica es importante, quería dejar claro que esto arranca mal.

Por otra parte, en función de algunos comentarios que se han hecho, quiero decir que cuando el Presidente de la República manda este proyecto, habla de la formación de una Comisión Interministerial, que es en definitiva la que toma la decisión para la habilitación de este nuevo puerto. Quiero que esto quede claro. Esta Comisión, creada por el Decreto Nº 395/011, del 15 de noviembre de 2011, está formada por jerarcas políticos, designados por el señor Presidente de la República en todos los casos. Por lo tanto, no son técnicos habilitados, o podrán serlo, pero su función principal es la política. Es decir que esta Comisión está integrada por un delegado del Presidente de la República que la preside y los Subsecretarios de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Economía y Finanzas, de Industria, Energía y Minería y de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Todos estos son jerarcas políticos; cargos de confianza de muy alto rango. Obviamente, cada uno tendrá bajo su égida a sus técnicos, como corresponde a cada Ministerio.

Debo reconocer que no tuve tiempo de leer todo lo que hay a este respecto y no quise leer solo lo que me conviene, pero puedo afirmar que los informes de varios técnicos no son radicales, ni para un lado ni para el otro; todos dan opciones. El Diputado Niffouri explicitaba esto un poco más. Vimos que en algún caso se indicaban cuatro lugares y en otro se dejaba un sitio afuera y se proponía uno nuevo, lo que me parece muy prudente porque, por más que podamos bajar del satélite la batimetría actual, hay muchas cosas que se incorporaron en los últimos diez, quince o veinte años, que son posteriores a algunos de los elementos jurídicos que tenemos que manejar, y que han cambiado sustancialmente todo el concepto que el Estado debe tener para manejar y cuidar determinadas reservas que son imprescindibles, desde la parte ecológica, ambiental y muchas otras más.

Entonces, quiero decir que esta etapa no es para considerar los estudios. Desde mi punto de vista, los estudios son serios, pero insuficientes. Anoté esto acá porque quiero usar las palabras justas; son serios, pero insuficientes. Posteriormente, como decía el Diputado Pozzi, veremos qué pasa, si esos estudios ratifican o no esta definición que hace el Poder Ejecutivo en cuanto al exacto lugar donde se pretende habilitar este puerto. Este fue también el motivo de mi consulta al señor Diputado Pozzi, a modo de aclaración, cuando contamos con la presencia de la Administración Nacional de Puertos conjuntamente con el Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. A veces uno no se expresa con claridad debida en el momento y surgen algunas diferencias. Quiero aclarar estas ahora; mi intención era conocer claramente por qué estas cosas se estaban dando y tal vez el tiempo que tuvimos de conversación no fue suficiente.

Otra cosa que quiero dejar en claro es que quizás también haya un problema de interpretación de las palabras. Lo que el proyecto de ley plantea no es la reserva de un puerto de aguas profundas sino directamente la habilitación en un punto específico. Eso tiene que quedar muy claro: una cosa es la reserva y otra "Declárase habilitado un puerto de aguas profundas ubicado en tal lugar". ¿Por qué digo esto? Porque no es lo mismo hacer una reserva ya que seguramente no generaría la intranquilidad que a muchos les ha ocasionado lo que pueda pasar después. En definitiva, una reserva es una reserva; podrá concretarse o no. Sin embargo, si se vota la declaración, tal como está, la cosa cambia y vamos a poner una hipótesis, palabra que no le gustó al representante del Poder Ejecutivo. Supongamos que los informes futuros dictaminaran que este no es el lugar o que hay un lugar mejor. En ese caso, este lugar ya está votado; podrá no hacerse nada en él, pero quedó habilitado por ley. Habrá que hacer un nuevo procedimiento para un nuevo lugar, si surgiera, pero quiero dejar en claro que esto pasa a ser ley y nosotros -más en nuestro caso- tenemos que hacer que se respete.

Entonces, hechas estas aclaraciones y partiendo de la base de que esta es una decisión política, voy a votar en forma negativa porque quiero conciliar las distintas posiciones que hay dentro de mi sector. Voto negativamente en general, dejando en claro que la propuesta del puerto de aguas profundas, es una buena idea que compartimos. De cualquier manera, quiero dejar que mis compañeros tengan la opción de abrir el abanico al dar sus opiniones, votando en el plenario de la manera que les parezca. Sé que hay algunos que no lo van a votar; otros, lo votarán en parte y, otros, lo apoyarán tal como está. Algunos lo votarán sin objeciones, otros con objeciones y otros no lo van a apoyar. Para facilitar eso no puedo adelantar opiniones específicas porque estaría limitando a mis compañeros. Quiero dejar constancia de eso.

Para mí esta es una decisión política y, como tal, la vamos a votar. Me preocupa la viabilidad jurídica de todo esto, pero esa es una discusión que se puede dar a posteriori. La decisión del Gobierno está dada y, en ese sentido, ya me manifesté en Comisión. Creo que el apresuramiento de sacar esto en este año tiene una directa vinculación con algún proyecto de minería, especialmente, que está muy demorado por otras causas, y que no es viable sin la viabilidad de un puerto. Lo dije antes y, por lo tanto, no estoy diciendo nada nuevo. Creo que pronto van a surgir elementos de juicio que van a dar contundencia a esto que estoy diciendo ahora.

En definitiva, debo reconocer que este es un ámbito democrático. El Gobierno tiene la mayoría y vota lo que le parece mejor. Yo podré dejar constancias y alguna poca cosa más, pero respeto la mayoría y respeto esto.

Estoy de acuerdo con el puerto. Creo que queda muchísimo por hacer, que se debió haber empezado al revés y que para la aprobación de este asunto se necesita un quórum especial, en virtud de lo establecido en el numeral 9 del artículo 85 de la Constitución de la República.

Es lo que tengo para expresar.

SEÑOR SILVA.- Quería dejar constancia de nuestra posición.

Nosotros vamos a votar favorablemente, convencidos de que este Gobierno ya desde el Período pasado ha venido planteando la diversificación de la matriz productiva del país. Por ejemplo, entre otras cosas, ha planteado las energías renovables y lo relativo a la minería.

Por otra parte, cabe señalar que el Uruguay tiene un potencial enorme en materia logística. Los puertos de la región están saturados, fundamentalmente el de Río Grande, que es el que está más cerca y que podría llevar la producción del norte del país, del norte argentino y del sur de Brasil. Vemos que se ha venido planteando en el Uruguay toda una infraestructura logística nueva, que le va a dar un desarrollo y un potencial tremendo al país. Entre las previsiones, está también la creación de un puerto libre en Rivera, lo que va a permitir que se canalice toda una producción que pasa por otros lados. Así Uruguay va a tener la posibilidad de canalizar la producción y de generar empleo, pero debe contar con la infraestructura adecuada. En ese marco, se encuentra el puerto de aguas profundas de Rocha. Ya se han hecho cosas como, por ejemplo, ampliar la terminal de contenedores del puerto de Montevideo, pero todo tiene límites. Entonces, la necesidad de ese nuevo puerto va a llevar a que Uruguay esté a la altura de los requerimientos del momento. Por lo tanto, creemos que es una decisión inteligente, aunque capaz que llega tarde porque esto lleva su tiempo y nosotros necesitaríamos tener hoy ese puerto, pero evidentemente las cosas se dan a su debido tiempo. El tiempo es este y vamos a votar esto convencidos.

Nada más.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el proyecto.

(Se vota)

——Cuatro en seis: AFIRMATIVA.

Léase el artículo único.

(Se lee:)

——En discusión. Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuatro en seis: AFIRMATIVA.

Ha quedado aprobado el proyecto.

Propongo como miembro informante en mayoría al señor Diputado Pozzi.

(Apoyados.- Diálogos)

——Se propone al señor Diputado Saravia como miembro informante en minoría.

(Apoyados)

——Entonces, la próxima sesión será el miércoles 26 a la hora 10, a efectos de recibir al Ministerio por el tema de Pluna.

Se levanta la reunión.